



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
Onlus



"Amici della Bici"  
Gruppo Cicloescursionistico  
Massa Lombarda - Lugo - Ravenna

European  
Cyclists  
Federation



# Mobilità sostenibile e Turismo nel Comune e nella Provincia di Ravenna

A cura di :  
Andrea Navacchia  
Febbraio 2002



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
Onlus



"Amici della Bici"  
Gruppo Cicloescursionistico  
Massa Lombarda - Lugo - Ravenna

European  
Cyclists  
Federation



## Introduzione

Alla luce di problemi recenti e passati (polveri, traffico...) è necessario progettare un tipo di mobilità diverso. Un sistema che possa essere alternativo e sostenibile. In questo caso la bicicletta integrata ad altri mezzi non inquinanti potrebbe essere la soluzione. Occorre però pensare alla bicicletta come mezzo di mobilità, come lo era alle origini, e non come semplice attrezzo ludico o agonistico. In questa ottica si potrebbe immaginare una rete di itinerari sia cittadini che extra-cittadini pensati alla stregua di una rete idraulica, che copti acqua dalle sorgenti e le convogli verso la città e i suoi lidi. Occorre applicare alla mobilità su bici le stesse regole della mobilità in auto. Percorsi di attraversamento di piccoli e grandi centri protetti ben segnalati e collegati tra loro. Itinerari di collegamento tra realtà territoriali che si inseriscano armoniosamente nel panorama e nel territorio valorizzandolo. Non bisogna dimenticare che il ciclo escursionista ha la possibilità di osservare e godere del territorio che attraversa diversamente dall'automobilista. La tortuosità degli itinerari, la difficoltà di individuarli sul territorio sono i peggiori nemici dell'effettivo utilizzo degli stessi. Non occorre pensare ad asfaldi ben levigati per immaginare un itinerario basta un buon fondo battuto o due bande dipinte sull'asfalto e una buona e chiara segnaletica verticale ed orizzontale. Se l'itinerario è "logico", ben segnalato e tenuto sgombro da auto il suo utilizzo diverrà abitudine. Osservando la cartografia si può facilmente notare come Ravenna sia isolata dal contesto del resto della regione. Le grandi vie di comunicazione stradale, via Emilia, e ferroviarie circondano ma non penetrano il territorio. Si nota oltresì che esistono numerosi fiumi, tutti arginati per motivi di sicurezza che convergono su Ravenna e sul suo litorale, provvisti di stradelli arginali di guardia. Tutto questo potrebbe essere sfruttato per creare una proposta originale adatta ad attirare un turismo "intelligente". Lento. Tale turismo non del mordi e fuggi potrebbe essere la fortuna dei piccoli centri che nulla offrono all'automobilista frettoloso, ma molto hanno da dire a chi li percorre a piccoli passi.

## Itinerari Provinciali

Partendo dalle principali località che circondano la provincia di Ravenna e dalle stazioni ferroviarie della linea Bologna - Rimini. Connessa con il nord Europa attraverso il Brennero e già servita da treni internazionali con trasporto bici. E' possibile tracciare in breve tempo e con poca spesa splendidi itinerari di mobilità ciclabile. Le principali direttrici potrebbero essere:

A) **Da SUD/Est.** Da Rimini (Stazione Fs) lungo gli itinerari ciclabili della costa, Cervia (pinete), Lido di Classe, Pinete di Classe, Lido di Dante, Lido Adriano, Marina di Ravenna.

B) **Da SUD.** Da Cesena (Stazione Fs) sull' argine del fiume Savio, Castiglione di Ravenna, Mirabilandia, Basilica di Classe, Quartiere Ponte Nuovo.

C) **Da SUD - SUD/Ovest.** Da Forlì (Stazione Fs) per ciclabili fino all'argine del fiume Ronco, Madonna dell'Albero, Quartiere Ponte Nuovo.

D) **Da SUD - SUD/Ovest.** Da Faenza (Stazione Fs) per ciclabili fino all'argine del fiume Montone, Chiusa S. Marco, Quartiere Ponte Nuovo.

E) **Da SUD - a NORD/Est.** Da Faenza (Stazione Fs) sull'argine del fiume Lamone, Marina Romea (sud) Casalborgorsetti (Nord).

F) **Da EST.** Da Faenza (Stazione Fs), Ciclabile del Naviglio, Lugo, Bagnacavallo per strade di campagna, Traversara, Godo, S. Michele, Sotto passo ferroviario,



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
Onlus



"Amici della Bici"  
Gruppo Cicloescursionistico  
Massa Lombarda - Lugo - Ravenna

European  
Cyclists  
Federation



Fornace Zarattini, Via Faentina.

G) **Da NORD/Ovest.** Da Ferrara (Stazione Fs), Argenta, argine del fiume Remo, S. Alberto, Argine Valli di Comacchio, SS Romea, Pineta S. Vitale, Bassette.

La struttura a raggiera sopra illustrata convoglia su Ravenna il traffico turistico di tipo ciclo escursionistico. Creando al contempo una rete di mobilità alternativa che permette di godere appieno del territorio. Valorizzando tutte le località attraversate. Permettendo di sfruttare al meglio le offerte ricettive, museali e naturalistiche, anche le più piccole. In particolare il percorso da Cervia, pinete di Classe, argine dei Fiumi Uniti fino a Lido Adriano, Marina di Ravenna, Marina Romea e Casal Borsetti, tra mare e pinete fino a S. Alberto (museo delle valli), lungo l'argine delle valli di Comacchio è già operativo e ampiamente illustrato su mensili di settore (Airone) e guide nazionali (Emilia Romagna in Bicicletta T.C.I.). L'itinerario è inserito nel progetto Bicitalia della Fiab (vedi [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)) sarà ufficialmente inaugurato nel settembre 2002 da una ciclostaffetta Fiab ([www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)) che transiterà da Ravenna alla volta di Roma partendo da Tarvisio. La linea ferroviaria Ferrara - Ravenna - Rimini già servita da treni con trasporto bici potrebbe permettere il rientro serale o pomeridiano. Sono facilmente intuibili le peculiarità di tale itinerario. Dalle spiagge di Rimini, Cervia e Lidi Ravennati fino alle saline di Cervia e le pinete di Classe e S. Vitale, passando lungo le dune selvagge della "Bassona". Valorizzano al contempo gli stabilimenti termali di Ravenna e Cervia, l'acquario di Cattolica e il parco di Mirabilandia. Da S. Alberto proseguendo sull'argine del Reno via Argenta l'itinerario potrebbe avere il suo sbocco naturale su Ferrara, innestandosi sulla rete già individuata e cartografata dalla provincia di Ferrara. Da notare come Ferrara posta nelle vicinanze del Po ha già provveduto a creare sull'argine maestro un itinerario che la collega verso est con l'adriatico e verso ovest con la provincia di Mantova (itinerario inserito nel progetto EuroVelo vedi allegati 1 e 2). Ferrara stà già provvedendo in tutte le sedi opportune (non ultima ospitare il raduno nazionale Fiab 2002) a pubblicizzare tale itinerario cosa che potrebbe essere sfruttata anche da Ravenna se il collegamento degli itinerari fosse effettivo. Proseguendo sull'argine del Po fino a Mantova risalendo il Mincio è possibile pensare un itinerario che giunga fino in Austria/Germania (che contano milioni di potenziali utenti) attraverso il parco del Mincio il lago di Garda e la rete Trentina e dell'Alto Adige che corre lungo l'argine dell'Adige. Ipotesi non lontana dall'essere operativa al 100%, già inserita nei progetti Bicitalia (Fiab) e Eurovelo (European Cyclist) vedi allegati 1,2 e 3 e inaugurata dalla ciclostaffetta Fiab 2001 che lo ha percorso alla volta di Roma partendo da Bolzano. Tutti gli itinerari che insistono sugli argini dei fiumi sfruttano gli stradelli di guardia arginali già esistenti, ma spesso abbandonati tra rifiuti e sterpaglie, permettono una ampia visione del territorio della provincia. In particolare quelli provenienti da Forlì e Faenza. A Forlì e Cesena è possibile utilizzare i collegamenti Bus (Atc Forlì - Cesena) con trasporto bici che portano (in estate la Domenica) rispettivamente a Campigna (foreste) e Bagno di Romagna (terme). Facilmente intuibili sono gli sviluppi che tali possibilità danno alla città di Ravenna creando un collegamento mare - monti.

#### **Itinerari Comunali e Cittadini**

I grandi itinerari sopra esposti possono trovare sbocco in città attraverso alcune linee di penetrazione radiali convergenti verso il centro ricordate tra di loro tramite la circonvallazione esterna, l'asse circ. Al Molino (Mura), i Viali Pallavicini e Farini - Via Rocca Brancaleone. Tali linee potrebbero essere:

A) **OVEST - NORD.** Da S. Michele (Casello autostrada, parcheggio di scambio) o Godo (Stazione Fs, parcheggio di scambio) via Faentina, Via Maggiore, Via



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
Onlus



"Amici della Bici"  
Gruppo Cicloescursionistico  
Massa Lombarda - Lugo - Ravenna

European  
Cyclists  
Federation



S.Gaetanino, Via Chiavica Romea, Bassette (pineta S. Vitale), Imbarco turistico traghetti, Porto Corsini, Marina Romea, Casal Borsetti, Argine Reno, Ferrara. Proseguimento dell'itinerario extra-urbano A, F e G.

B) **OVEST - EST.** Da S Michele (Casello autostrada, parcheggio di scambio) o Godo (Stazione Fs, parcheggio di scambio), Via Faentina, Via Maggiore, Via Cavour, Via Diaz, Viale Farini, sotto passo Ferroviario (Stazione Bus), Via Trieste, Marina di Ravenna (nord) , Punta Marina, Cervia (Sud). Proseguimento dell'itinerario extra-urbano F.

C) **OVEST - EST (CENTRO CITTA').** Da Centro commerciale ESP (parcheggio di scambio con SS Adriatica), Viale Randi, Via Baldini, Via De Gasperi, Via Guaccimanni, Via Alberoni, Via Trieste, Marina di Ravenna (nord), Punta Marina, Cervia (Sud). Proseguimento dell'itinerario extra-urbano D e F.

D) **OVEST - SUD.** Da Centro commerciale ESP (parcheggio di scambio con SS Adriatica), Viale Randi, Via Molino, Via Serra, Via Molinetto, Punta Marina, Marina di Ravenna (Nord), Cervia (Sud). Proseguimento dell'itinerario extra-urbano D e F.

E) **OVEST - NORD.** Da Centro commerciale ESP (parcheggio di scambio con SS Adriatica), Argine Dx scolo Lama, Viale Galilei, Sottopasso Ferroviario su banchina tangenziale, Argine Dx scolo Lama, (parcheggio di scambio Pala Dè Andrè), Via Trieste, Ponte Mobile, Via delle Industrie, Stabilimento ex Anic. Proseguimento dell'itinerario extra-urbano B,D e F.

F) **SUD - NORD.** Da Classe (Mirabilandia), Argine Sx Fiumi Uniti, Porto Fuori (deviazione per ciclopista Ravenna Mare) , Foce Fiumi Uniti, Lido Adriano (Nord), Cervia (Sud). Proseguimento dell'itinerario extra-urbano B e C.

G) **SUD - NORD.** Da Madonna dell'Albero (parcheggio di scambio con SS Adriatica), Argine Dx Ronco, Via Cesarea, Via Roma, Via S. Aberto (Istituto Agrario/Università), Ex Villaggio Anic e/o S. Alberto. Proseguimento dell'itinerario extra-urbano B e C e D.

H) **SUD - NORD/Est.** Da Madonna dell'Albero (parcheggio di scambio con SS Adriatica), Argine Sx Ronco, Via Ravegnana, Via S. Mama, Via Mazzini, Via C. Ricci, Via Cairoli, P.zza del Popolo Via P. Traversari (parcheggio di scambio sotto le mura), Circ. S. Gaetanino, Tomba di Teodorico (parco e parcheggio di scambio). Proseguimento dell'itinerario extra-urbano B e C e D.

Attraverso via Faentina (riqualificando alcuni tratti di marciapiede di via Maggiore) con il naturale proseguimento lungo la circonvallazione S. Gaetanino (da completare fino al cavalca ferrovia) si può collegare la zona monumentale della tomba di Teodorico (e il suo parco) con l'ex villaggio Anic. Da lì con facilità è possibile proseguire verso le Bassette e sull' argine della pialassa fino all'imbarco dei traghetti (capanno Garibaldi) e Marina Romea, e innestarsi con gli itinerari che giungono da sud (Rimini, Cervia, Lido Adriano) e a nord (Ferrara, Venezia). Dal cavalca ferrovia è possibile un accesso facilitato per bici e pedoni alla stazione Fs lungo le mura esterne della Rocca Brancaleone. Da notare che un tale percorso è al servizio di un notevole numero di utenti. Residenti di Fornace Zarattini e S. Michele (e lavoratori della zona artigianale) che possono facilmente giungere in centro. Turisti diretti ai lidi di Marina Romea Casal Borsetti e Marina di Ravenna e/o alla stazione dei treni per proseguire verso Bologna - Ferrara - Rimini, provenienti dall'imbarco turistico dei traghetti. Lavoratori e utenti dei centri commerciali e delle piccole fabbriche della zona Bassette. Senza scordare che innestando la pista discendente dal cavalca ferrovia con quella di via delle industrie si permetterebbe ad una notevole e variegata utenza di giungere alla zona



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
Onlus



“Amici della Bici”  
Gruppo Cicloescursionistico  
Massa Lombarda - Lugo - Ravenna

European  
Cyclists  
Federation



cimiteriale e allo stabilimento ex Anic in tutta sicurezza. Prolungando verso il centro l'itinerario di via Faentina attraverso la zona monumentale di S. Vitale, Piazza del Popolo, via Diaz e viali della stazione rendendo ciclabile il sotto passo della stazione si collegherebbe Fornace Zarattini con la stazione Fs. e delle Corriere. Con facili aggiustamenti, costruendo la pista ciclabile su via Trieste (dopo il pala Dè Andrè) si creerebbe un naturale e facile percorso dal centro fino ai lidi. La creazione di parcheggi scambiatori in Fornace Zarattini (casello autostrada) e/o Godo (Stazione Fs) permetterebbe a chi lo desidera di lasciare l'auto fuori città inserendosi nella rete ciclabile. Stornando traffico automobilistico dalle strade verso il mare. Lo stesso itinerario potrebbe essere al servizio di una linea di traghetti con trasporto di bici in partenza dalla darsena di città con orari coincidenti con i treni provenienti da Bologna o Ferrara o Rimini e dai parcheggi scambiatori di Godo / Russi. Assolutamente necessari potendo contare su un collegamento diretto via rotaia con i lidi attraverso il prolungamento dell'attuale linea con la banchina S. Vitale. Tale ipotesi permetterebbe il collegamento diretto dei lidi con il bacino di utenza del Bolognese e di tutta Europa. Con la possibilità di poter trasportare anche la bici al seguito non sarebbe impossibile pensare a un turista della domenica che sale a Bologna piuttosto che a Milano, Firenze o ai parcheggi scambiatori di Godo (stazione Fs), Russi (Stazione Fs) o Fornace Zarattini, con la sua bici scorrazza lungo la costa e rientra a casa la sera utilizzando lo stesso mezzo. A condizione che i percorsi ciclabili siano ottimamente segnalati (segnali verticali e orizzontali), illuminati e protetti nei punti più esposti. Il collegamento ferroviario potrebbe essere sfruttato non solo da residenti di Marina di Ravenna, ma anche per il trasporto di merci e persone dai/ai numerosi cantieri navali posti sull'argine della pialassa e non ultimo dalla base Agip Piomboni. Tali realtà produttive potrebbero essere viste come possibili cofinanziatori della struttura. La stessa ipotesi può valere per un collegamento Stazione Fs - imbarco traghetti turistici tramite il prolungamento dell'attuale binario dallo stabilimento Marcegaglia su via delle industrie verso Marina Romea. In questo caso il turista che sbarca dai traghetti giungerebbe direttamente in centro a Ravenna e con comodità visitare anche a piedi il centro e la zona monumentale. Limitando drasticamente il traffico di bus verso il centro. Anche in questo caso alcune industrie site sull'argine del Candiano potrebbero essere interessate a cofinanziare il progetto. Si potrebbe pensare inoltre di sfruttare anche il collegamento con autobus. Visto che uno degli itinerari attraversa una area attrezzata con pensiline e panchine (zona darsena di città). Gli autobus dovrebbero comunque consentire il trasporto delle bici, ma anche di bagagli ingombranti (sdrai, ombrelloni, carrozzine) tramite rimorchi attrezzati. Tali collegamenti devono contare su corsie preferenziali sgombrare dal traffico ordinario per creare quella sensazione di facilità di utilizzo e comodità che sono le sole cose che al di là della gratuità del servizio ne determinano il successo. Importante sottolineare come il collegando del centro commerciale ESP tramite sotto passo ciclopedonale su viale Randi (zona Class Hotel) potrebbe permettere l'utilizzo del parcheggio dello stesso (collegato alla adiacente statale Adriatica) come parcheggio di scambio per gli utenti diretti in centro. Mentre tutti coloro e non sono pochi diretti al centro commerciale troverebbero una alternativa facile e protetta all'utilizzo dell'auto privata. Riqualificando le piste ciclabili di via De Gasperie e Guaccimanni si darebbe la possibilità non solo di giungere ai lidi, ma anche alle scuole del centro.

## **Conclusioni**

Tutti gli itinerari fin qui descritti, come più volte sottolineato, necessitano di una segnaletica orizzontale e verticale attentamente predisposta, di tipo automobilistico. Facilmente individuabile, intuibile e frequentemente rinnovata, che riporti distanze, nomi di località e servizi (fontanelle, meccanici ostelli, ristoranti), monumenti. Non è sufficiente il solo nr. dell'itinerario perchè



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
Onlus



"Amici della Bici"  
Gruppo Cicloescursionistico  
Massa Lombarda - Lugo - Ravenna

European  
Cyclists  
Federation



occorre avere sotto mano una cartina (non sempre disponibile) per conoscere luogo e destinazione. Cosa ostica per i non residenti e anche per quelli. Gli itinerari devono essere illuminati, ove possibile. Gli incroci segnalati agli automobilisti con opportuni cartelli, che invitino alla prudenza. Le erbe degli argini devono essere sfalciate, mentre gli itinerari cittadini devono essere tenuti sgombri da auto e cocci di vetro. Gli itinerari soprattutto quelli marini devono essere piantumati con alberi fronzosi e provvisti di fontanelle. La progettazione deve eliminare ogni tipo di scomodità, tortuosismo, barriera architettonica. A tal proposito occorrerebbe creare un unico servizio in grado di progettare mobilità alternativa (bici, autobus, treno), ma anche recupero del territorio. In grado di cooptare e sfruttare ogni tipo di possibile finanziamento pubblico o privato che sia, ora disperso tra lavori pubblici, ambiente e turismo. Una cartografia attenta, completerebbe il quadro, stampata in formato A3, distribuita dall'Apt, potrebbe essere utilizzata come tovaglietta in fast food e mense scolastiche ed aziendali (sponsor). Tale cartografia deve riportare gli itinerari urbani ed extra urbani, gli orari dei treni degli autobus, le linee dei navetti dai vari parcheggi di scambio che vanno potenziate e gli orari di apertura dei principali monumenti, uffici, negozi. Sottolineando soprattutto per le scuole gli itinerari protetti. La presentazione in fiere turistiche nazionali e internazionali rivolta ad un turismo intelligente ed ecologico potrebbe essere impostata sullo slogan del tipo "Ravenna senza la tua auto" visita ad un territorio unico di valli, mare, pinete, arte e cultura. Gli itinerari descritti hanno un unico scopo. Creare mobilità non inquinante che renda più vivibile la città e che sia fonte di attrattiva turistica. In particolare il turista facendo perno su Ravenna e i lidi potrebbe spostarsi sul territorio facilmente e senza auto. Si creerebbero al contempo le basi per un allargamento della stagione turistica, offrendo attrattive ad una base più vasta di possibili utilizzatori. Sportivi, amanti della natura, frequentatori di luoghi termali, ma anche di musei, che come tali non soffrono della stagionalità come i normali frequentatori delle spiagge.

#### Priorità

Si ritiene in conclusione di suggerire alcune priorità:

- Creazione ufficio mobilità.
- Collegamento di tutte le ciclabili esistenti, abbattimento barriere architettoniche, costruzione sottopassi e attraversamenti a raso semaforizzati .
- Segnalazione, illuminazione, piantumazione alberi e posizionamento fontanelle su percorsi esistenti.
- Completamento pista ciclabile Ravenna centro - Esp
- Completamento pista ciclabile per il mare lungo via Triste (dal pala Dè Andrè).
- Collegamento ciclabile Ravenna / Ferrara.
- Creazione rete itinerari sugli argini
- Creazione collegamenti ferroviari Marina di Ravenna, Punta Marina, Imbarco traghetti turistici, Marina Romea.

Febbraio 2002  
Andrea Navacchia



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
Onlus



"Amici della Bici"  
Gruppo Cicloescursionistico  
Massa Lombarda - Lugo - Ravenna

European  
Cyclists  
Federation



## Allegato 1

Il progetto EUROVELO

Negli ultimi anni nell'ambito dell'ECF (European Cyclists' Federation) un apposito gruppo di lavoro di cui fanno parte diversi membri europei, ha elaborato una proposta di rete di cicloitinerari (European Cycle Route Network) coprenti tutta l'Europa geograficamente intesa a ovest del meridiano di Mosca. Dopo vari incontri e discussioni nell'estate del '97 esce la prima mappa che fissa, a grandi linee dodici itinerari così schematizzati :

- 1 - Atlantic Coast Route: Sagres - Capo Nord
- 2 - Mediterranean Route: Tarifa- Atene
- 3 - El Camino de Santiago: Trondheim - Santiago di Compostella
- 4 - Atlantic Ocean to Black Sea. (La strada del cibo e del vino): Nantes - Constanza
- 5 - Via Romea Francigena: Londra - Roma
- 6 - The Channel to Black Sea: Roscoff - Odessa
- 7 - Middle Europe Route: - Capo Nord - Malta
- 8 - Capitals Route: Galway - Mosca
- 9 - Baltic Sea to Adriatic'sea (La strada dell'ambra) : Danzica - Pola
- 10 - Baltic Sea Circuit: ( Il circuito della lega anseatica )
- 11 - East Europe Route: Capo Nord - Atene
- 12 - North Sea Circuit: Il circuito del mare del Nord

Questi itinerari sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali e hanno il duplice scopo di favorire il transito di turisti in tutta l'Europa e di valorizzare localmente la via ciclabile come soluzione contro il traffico motorizzato.

Eurovelo dovrebbe inoltre:

- Assicurare che tutte le nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si fissa un principio di continuità territoriale basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente e, a differenza dell'automobilista chiuso nel suo involucro metallico, immerso nello stesso.
- Favorire la cooperazione internazionale e la armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclistiche.
- Promuovere la attenzione ai problemi dei ciclisti con una iniziativa di grande significato. Il tracciato Eurovelo può servire infatti a portare la bicicletta e le sue esigenze in luoghi dove è poco conosciuta o penalizzata da scelte trasportistiche appiattite sulla automobile.
- Favorire l'avvicinamento alla bicicletta in un ambiente sicuro e ambientalmente di pregio da parte di non ciclisti. Molti sono infatti i ciclisti ad esempio quelli con figli piccoli che sono frenati dal timore di incidenti tutt'altro che infrequenti sulle strade normali e la presenza di un itinerario protetto può costituire un elemento determinante per introdursi alla pratica del turismo in bicicletta.
- Catalizzare la realizzazione di cicloitinerari locali beneficamente influenzati dall'itinerario europeo, che diventa l'elemento trainante per fare crescere reti locali di itinerari per ciclisti.
- Promuovere la bicicletta come migliore pratica di turismo sostenibile. Uno degli elementi più critici del turismo è il mezzo di trasporto motorizzato con i suoi effetti dannosi sui territori attraversati e sulla meta del viaggio. La bicicletta ha ovviamente tutte le caratteristiche di sostenibilità in termini di impatto.
- Portare benefici economici alle comunità locali. Il ciclista attraversa il territorio lentamente e senza proprie risorse, attingendo altresì ai commerci, ai ristoranti e agli alberghi dei piccoli centri, che sono quelli elettivamente



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
Onlus



"Amici della Bici"  
Gruppo Cicloescursionistico  
Massa Lombarda - Lugo - Ravenna

European  
Cyclists  
Federation



scelti dal turista in bicicletta.

- Indurre maggiore utilizzo del trasporto pubblico a scapito dell'auto privata o dell'aereo. la bici si sposa naturalmente con mezzi di trasporto come il treno, il traghetto, o il bus che sono quelli a minore impatto ambientale.

## Allegato 2

### EUROVELO. FATTIBILITA' DI UN ITINERARIO CICLABILE EUROPEO

Nel 1995 l'ECF - European Cyclists' Federation, che raggruppa organizzazioni cicloecologiste di una trentina di Paesi, ha proposto la realizzazione di una rete di 12 itinerari ciclabili paneuropei, cui è stato dato il nome di EuroVelo. Gli itinerari EuroVelo dovrebbero collegare le grandi città e toccare, nei limiti del possibile, le principali regioni turistiche, utilizzando percorsi riservati a biciclette e utenti non motorizzati e strade minori a scarso traffico. Obiettivo di EuroVelo è incoraggiare l'uso della bici come mezzo di trasporto e promuovere il cicloturismo.

L'Italia è attraversata da 3 itinerari EuroVelo:

- 2 - Mediterranean Route (Cadice - Atene)
- 5 - Via Francigena (Londra - Canterbury - Roma)
- 7 - Middle Europe Route (Capo Nord - Malta)

Nel 1997 è stato dato l'avvio alla prima fase attuativa del progetto, con il sostegno finanziario dell'Unione Europea (DG VII - Trasporti) e di numerosi partner nazionali e locali. I partner italiani sono ad oggi costituiti da due Amministrazioni Provinciali, Reggio Emilia e Torino. La fase di avvio consistita nella attivazione di una (piccola) struttura centrale di coordinamento, nella predisposizione degli studi di prefattibilità degli itinerari e nella redazione di uno studio generale sull'impatto economico del progetto.

#### La Route n. 2 - Mediterranean Route

Nell'ambito della prima fase attuativa il management group di EuroVelo ha affidato a R&P (rep@repnet.it) la redazione dello studio di prefattibilità del settore centro-orientale della Route n.2 - il tratto dai Pirenei ad Atene - che attraversa 7 Paesi ed ha uno sviluppo di 3.800 km. L'intera Route ha uno sviluppo di 5.400 km.

I compiti dello studio affidato ad R&P erano indicativamente i seguenti:

- \* avanzare una proposta di itinerario aderente al tema principale della Route - il Mediterraneo - e in grado di toccare i principali centri urbani e le aree turistiche pi importanti;
- \* individuare un'ipotesi di tracciato il più possibile aderente agli standard tecnici di EuroVelo: utilizzo di strade minori a scarso traffico e, laddove disponibili, di percorsi riservati a biciclette e utenti non motorizzati; fondo stradale preferibilmente asfaltato; pendenze contenute; accessibilità ai principali nodi di interscambio (in particolare stazioni ferroviarie e porti marittimi);
- \* caratterizzare l'itinerario sotto il profilo turistico-ambientale;
- \* analizzare sinteticamente il tracciato sotto il profilo tecnico (caratteristiche delle strade utilizzate e condizioni del traffico, eventuale disponibilità di segnaletica specifica per ciclisti, ecc.) con l'indicazione dei tratti più problematici (strade ad alto traffico veicolare, tracciati montani a forte pendenza, tratti sprovvisti di servizi, ecc.);
- \* compilare un elenco dei soggetti locali potenzialmente interessati alla realizzazione e alla gestione della Route (associazioni cicloturistiche, enti



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
Onlus



"Amici della Bici"  
Gruppo Cicloescursionistico  
Massa Lombarda - Lugo - Ravenna

European  
Cyclists  
Federation



proprietari delle strade, enti di promozione turistica, amministrazioni regionali e locali attive in ambito cicloturistico).

Lo studio doveva essere corredato da un sintetico archivio fotografico che evidenziasse, per ciascuno dei 7 Paesi attraversati, aspetti esemplari delle strade utilizzate e delle attrattive turistiche e ambientali.

Alla redazione dello studio hanno collaborato, insieme a ricercatori R&P, alcuni esperti della FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta, che lavora da anni alla realizzazione di un itinerario cicloturistico nord-sud - la Ciclopista del sole - e che ha recentemente avviato un progetto di rete cicloturistica nazionale.

Per gli altri 6 Paesi toccati dalla Route - Francia, Slovenia, Croazia, Jugoslavia (Montenegro), Albania e Grecia - sono stati attivati contatti con associazioni locali operanti in ambito cicloturistico e, in alcuni casi, con enti di promozione turistica e amministrazioni pubbliche.

L'attivazione di questi contatti è stato uno degli aspetti più complessi del lavoro, sia perchè si è trattato di raggiungere un elevato numero di interlocutori, sia perchè per alcuni di questi il cicloturismo costituisce un'attività assolutamente nuova. In alcuni casi - Albania e Montenegro - gli interlocutori non erano facilmente reperibili e/o erano impegnati in situazioni molto difficili (la conclusione dello studio ha preceduto di poco l'esplosione della crisi in Kosovo). E' stato comunque possibile attivare buoni rapporti di collaborazione in tutti i Paesi toccati dalla Route: anche in Montenegro e in Albania si sono trovati interlocutori validi ed effettivamente interessati al progetto.

L'itinerario proposto

L'itinerario proposto inizia dai Pirenei (Col de Banyuls, a pochi chilometri dalla stazione balneare di Banyuls-sur-Mer) ed ha uno sviluppo, come si è detto, di poco meno di 3.800 km. In territorio italiano la Route corre nell'entroterra ligure, attraversa le Alpi in direzione della pianura padana, segue il corso del Po fino al delta e costeggia il litorale adriatico fino a Trieste. Al momento, solo una quota molto ridotta dell'intero itinerario - meno del 10% - utilizza percorsi riservati alle bici e/o ad utenti non motorizzati. La parte più consistente si svolge su strade minori a scarso traffico, alcune delle quali effettivamente classificabili, in base agli standard EuroVelo, come 'car-free' (meno di 50 veicoli al giorno). Per una parte tutt'altro che trascurabile dell'itinerario - circa il 15% - si è oggi costretti ad utilizzare strade a medio o medio-alta intensità di traffico veicolare. Per tutti questi tratti è dunque indispensabile individuare percorsi alternativi su strade a scarso traffico (mediante approfondite indagini in loco) e/o prevedere la realizzazione di tracciati protetti o altri interventi idonei (ad esempio misure per la moderazione del traffico veicolare).

I problemi da risolvere

A differenza del centro-nord Europa, i Paesi mediterranei offrono oggi ben poche attrezzature per il cicloturismo. Questi Paesi dispongono però di un patrimonio molto interessante di strade minori a scarso traffico, adatte al cicloturismo. Nella fascia costiera questa risorsa è tuttavia relativamente scarsa, stante l'intensa urbanizzazione del litorale e la presenza dei rilievi.

L'itinerario proposto

L'itinerario proposto inizia dai Pirenei (Col de Banyuls, a pochi chilometri dalla stazione balneare di Banyuls-sur-Mer) ed ha uno sviluppo, come si è detto, di poco meno di 3.800 km. In territorio italiano la Route corre nell'entroterra ligure, attraversa le Alpi in direzione della pianura padana, segue il corso del Po fino al delta e costeggia il litorale adriatico fino a Trieste. Al momento, solo una quota molto ridotta dell'intero itinerario - meno del 10% - utilizza percorsi riservati alle bici e/o ad utenti non motorizzati. La parte più consistente si svolge su strade minori a scarso traffico, alcune delle quali



Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta  
Onlus



"Amici della Bici"  
Gruppo Cicloescursionistico  
Massa Lombarda - Lugo - Ravenna

European  
Cyclists  
Federation



effettivamente classificabili, in base agli standard EuroVelo, come "car-free" (meno di 50 veicoli al giorno). Per una parte tutt'altro che trascurabile dell'itinerario - circa il 15% - si è oggi costretti ad utilizzare strade a medio o medio-alta intensità di traffico veicolare. Per tutti questi tratti è dunque indispensabile individuare percorsi alternativi su strade a scarso traffico (mediante approfondite indagini in loco) e/o prevedere la realizzazione di tracciati protetti o altri interventi idonei (ad esempio misure per la moderazione del traffico veicolare).

I problemi da risolvere

A differenza del centro-nord Europa, i Paesi mediterranei offrono oggi ben poche attrezzature per il cicloturismo. Questi Paesi dispongono però di un patrimonio molto interessante di strade minori a scarso traffico, adatte al cicloturismo. Nella fascia costiera questa risorsa è tuttavia relativamente scarsa, stante l'intensa urbanizzazione del litorale e la presenza dei rilievi. Le montagne sono in effetti un elemento caratterizzante della Mediterranean Route: ripide catene montuose dominano la costa per lunghissimi tratti (si pensi alle Alpi Marittime o a quelle Dinariche). I cicloturisti si renderanno subito conto - forse con qualche sorpresa - di quanto montagnose siano alcune delle più famose regioni di turismo marino: Costa Azzurra, Liguria, Dalmazia, Epiro. L'itinerario proposto non può evidentemente ignorare la montagna ma individua comunque percorsi che sono alla portata della maggior parte dei cicloturisti, evitando i tratti a forte pendenza. Per i valichi più impegnativi e comunque sempre disponibile l'alternativa ferroviaria (in molti casi con il servizio di trasporto bici al seguito del viaggiatore). Gli ostacoli principali alla continuità dell'itinerario sono oggi costituiti dagli attraversamenti dei confini. Tutte le frontiere fra i Paesi della sponda est dell'Adriatico sono oggi assai poco ciclabili, non solo a causa delle situazioni di conflitto pregresse o in corso, ma anche perchè i valichi stradali sono storicamente limitati ad arterie molto trafficate. In attesa che si riducano le tensioni e vengano (ri)aperti i valichi minori - sono numerosissimi lungo tutta la costa adriatica! - è comunque possibile superare le frontiere difficili via mare, grazie ai servizi di traghetto annuali o stagionali.

Il tema della Route

Uno dei compiti dello studio di prefattibilità era quello di caratterizzare il tema o i temi della Route, eventualmente adattandone il tracciato in modo che risultasse il più possibile coerente con il tema/i individuato/i. Ciascun itinerario EuroVelo dovrebbe infatti avere un tema proprio, chiaramente individuato e facilmente riconoscibile sul mercato turistico. Il tema della Route n. 2 è evidentemente il Mediterraneo, anche se non si tratta del tema esclusivo (come avviene per il tracciato in territorio italiano, gran parte del quale è legato all'ambiente e all'immagine del fiume Po). Il Mediterraneo, come ci ricordano gli ultimi drammatici conflitti sull'altra sponda dell'Adriatico, non è uno spazio omogeneo, né dal punto di vista antropico (organizzazioni economiche, culture e religioni diverse che si alternano in uno spazio ristretto, anche all'interno di un medesimo Paese) né da quello fisico (lagune, pianure e montagne che si susseguono incessantemente). Il Mediterraneo tuttavia un formidabile spazio comune dove popoli diversi hanno da sempre condiviso la stessa risorsa: il mare come mezzo di vita, di lavoro e di comunicazione. Porti e mercati sono disseminati lungo tutte le coste; il commercio, la navigazione, la pesca, l'industria navale, sono attività, o almeno tradizioni, comuni a tutti i Paesi. Questo può spiegare perchè le coste del Mediterraneo siano così abitate, perchè le città siano, o siano state, così belle e perchè molte di esse abbiano raggiunto e mantenuto tanto a lungo l'autogoverno, in mezzo, e nonostante, ai regni e agli imperi. Il tracciato proposto per la Route n. 2 tocca quelli che sono o sono stati i capisaldi dell'insediamento umano lungo il Mediterraneo a partire dalle città greche, e attraversa paesaggi e colture - pini, olivi, agrumi, fiori, erbe aromatiche -



*Federazione Italiana  
Amici della Bicicletta*  
Onlus



**“Amici della Bici”  
Gruppo Cicloescursionistico  
Massa Lombarda - Lugo – Ravenna**

European  
Cyclists  
Federation



che pur nella diversità delle strutture economiche e degli stili di vita costituiscono da sempre esperienza comune dei popoli del Mediterraneo. Una interpretazione stimolante dello “spirito” del Mediterraneo è proposta nei lavori di Predrag Matvejevic, fra cui *Mediteranski Brevijar*, GZH Zagreb, 1987, tradotto in varie lingue (in italiano da Hefti e Garzanti).

Notizie R&P - Ricerche e Progetti, semestrale di informazione, registrazione del tribunale di Torino, n.4685 del 3/6/94  
Direttore Responsabile: Ruggero Cominotti